



**Gemeente
Amsterdam**

Bezoekadres
Weesperstraat 430
1018 DN Amsterdam

Postbus 12693
1100 AR Amsterdam
Telefoon 14 020
Amsterdam.nl/ingenieursbureau

Informatiedocument

behorend bij de Vooraankondiging Raamovereenkomst
Veiligheidsconstructies Bruggen & Kademuren

Inhoud

1	Inleiding	3
1.1	Doel van dit document	3
1.2	Aanleiding en context.....	3
1.2.1	Team Preventie & Interventie.....	4
1.3	Scope Raamovereenkomst.....	4
1.4	Doelstellingen	5
1.5	Organisatie	6
1.6	Aanbestedingsprocedure	6
1.7	Planning	6
2	Contact	7

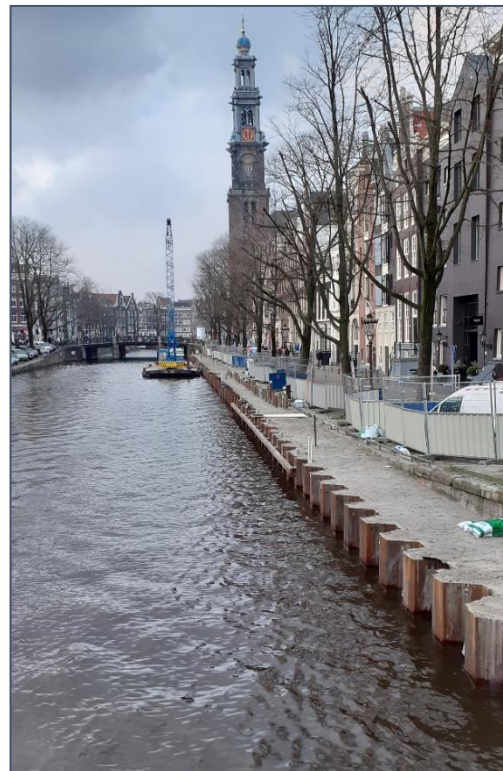
1 Inleiding

1.1 Doel van dit document

Onderhavig document behoort bij de Vooraankondiging gedaan door de gemeente Amsterdam in het kader van de aanbesteding Raamovereenkomst Veiligheidsconstructies Bruggen & Kademuren. Deze toekomstige aanbesteding valt onder de paraplu van het Programma Bruggen & Kademuren (hierna: PBK) van de gemeente Amsterdam. Doel van dit document is meer informatie te verschaffen ten aanzien van de inkoop van ontwerp- en uitvoeringswerkzaamheden voor het aanbrengen van veiligheidsconstructies aan bruggen en kademuren.

1.2 Aanleiding en context

De stad Amsterdam staat bekend om haar grachtengordel. Veel binnen de historische binnenstad maar ook daarbuiten geleden bruggen en kademuren zijn dermate verwaarloosd dat een groot deel ervan vernieuwd moet worden. Van de 1.800 bruggen en 600 kilometer aan kademuren waar de gemeente verantwoordelijk voor is, pakt zij daarom zo'n 850 verkeersbruggen en 200 kilometer kademuur aan. Dat is een grote en complexe opgave; de aanpak neemt vele jaren in beslag en zal veel van de stad vragen. De opgave biedt ook kansen voor de toekomst. Denk hierbij aan het vergroenen van kades en straten, met meer ruimte voor fietsers en voetgangers, en aan het verminderen van overlast van zwaar vrachtverkeer door vervoer over water te stimuleren – net zoals dat een paar honderd jaar geleden ging.



Voorbeeld veiligheidsconstructie

1.2.1 Team Preventie & Interventie

Er worden momenteel vanuit het PBK onderzoeken uitgevoerd om de status van de bruggen en kademuren goed in beeld te krijgen. Risico gestuurd worden vervolgens – in de meeste gevallen – de “slechtste” bruggen en kademuren als eerste volledig doorgerekend. Zo krijgen we de vernieuwingsopgave in beeld. Echter, niet alle locaties kunnen gelijktijdig worden vernieuwd, omdat er onvoldoende capaciteit en budget voor is en omdat de stad door bijkomende stremmingen onbereikbaar zou zijn.

Mocht op grond van onderzoeksresultaten blijken dat bij een brug en kademuur grote constructieve risico's spelen, waardoor incidenten of calamiteiten kunnen optreden, dan moet snel een veiligheidsmaatregel worden getroffen als tijdelijke oplossing van het probleem. Binnen het PBK staat daarvoor het team Preventie en Interventie (hierna: team P&I) aan de lat. Teneinde de veiligheidsconstructies te realiseren, is team P&I voornemens om een raamovereenkomst aan te besteden.

1.3 Scope Raamovereenkomst

Ondanks dat de omvang van de P&I-opgave onzeker is, moet enige houvast worden geboden en daarom wordt een aantal - onderbouwde - aannames gedaan, als uitgangspunten voor de opgave van veiligheidsconstructies. Deze uitgangspunten zijn:

- Aantal te contracteren partijen en verdeling werk

Onder de raamovereenkomst zullen er drie partijen gecontracteerd worden. Het is de bedoeling dat het eerste jaar het werk gelijkmatig verdeeld gaat worden. Gedurende het eerste jaar zal sprake zijn van tussentijdse prestatiemetingen. Na afloop van het eerste jaar zal de verdeling van het werk geschieden o.b.v. o.a. (en niet daartoe gelimiteerd): beschikbaarheid, snelheid en kwaliteit.

- Duur

De raamovereenkomst zal een looptijd hebben van tenminste vier jaar.

- Productie – kwantiteit

Naar verwachting zal in de komende 20 jaren 850 bruggen en 200 kilometer kademuren worden verbeterd of worden vernieuwd. Deze vernieuwingsopgave kan niet op korte termijn worden gerealiseerd. Een deel hiervan zal derhalve de komende 4 jaar van constructieve maatregelen moeten worden voorzien om de veiligheid te borgen. In 2020 en de jaren daarvoor zijn reeds op enkele locaties veiligheidsconstructies aangebracht bij bruggen en kademuren.

Ondanks het feit dat de meeste onderzoeksresultaten niet eerder dan eind 2020 - begin 2021 bekend worden, is de verwachting, op basis van de huidige gegevens, dat het zwaartepunt van de productie in de jaren 2021 en 2022 zal komen te liggen. Wij houden rekening daarbij dat deze piek zich mogelijk zal gaan uitspreiden over 4 jaar, daarbij rekening houdend met het risico op uitloop daarna, gedurende een periode van maximaal 4 jaar.

Team P&I neemt op basis van die informatie als uitgangspunt voor de omvang van haar opgave, verspreid over 4 jaar:

- 30 bruggen en
- 10 kilometer kademuren, uitgaande van het aanbrengen van veiligheidsconstructies aan 5% van 200 rakken à 1 km.

- Kosten

De gemiddelde kosten zijn gebaseerd op de gemiddelde uitgaven die zijn gedaan bij het aanbrengen van verschillende veiligheidsconstructies voor bruggen en die voor kademuren in de afgelopen 2 jaar. Voor de 30 bruggen en 10 km kademuren betekent dit een omvang van ca. € 80 miljoen voor 4 jaar.

Gemiddelde kosten veiligheidsconstructie	
Per brug	Per 100 meter kademuur
€ 500.000,--	€ 650.000,--

Tabel 1 Uitgangspunten gemiddelde kosten per veiligheidsconstructie per object (indicatief)

1.4 Doelstellingen

De doelstelling ten aanzien van de veiligheidsconstructies voor bruggen en kademuren is:

De behoeftige bruggen en kademuren binnen een zo kort mogelijke termijn van veiligheidsconstructies voorzien, om onveilige situaties te voorkomen en tegelijkertijd de leefbaarheid en bereikbaarheid van de stad, met zo min mogelijk hinder aan de omgeving, te borgen.

Vanuit het gegeven dat het bij veiligheidsconstructies voor bruggen en kademuren gaat om een urgente kwestie, zijn de volgende inkoopdoelen vastgesteld:

1. Capaciteit

Amsterdam beschikt te allen tijde over gegarandeerd betrouwbare en direct beschikbare capaciteit om veiligheidsmaatregelen voor te bereiden en te realiseren.

2. Snelheid

De maatregelen dienen zo snel mogelijk na het signaleren van een constructief veiligheidsrisico en/of het optreden van een incident of calamiteit te worden getroffen. Bij zowel de technische voorbereiding als de realisatie komt het aan op een zo hoog mogelijke uitvoeringssnelheid. Onder uitvoeringssnelheid wordt zowel de voorbereidingstijd als realisatietijd verstaan.

3. Leefbaarheid en bereikbaarheid

Tijdens de uitvoering dienen de leefbaarheid en bereikbaarheid van de buurt zo veel mogelijk te zijn geborgd.

4. Samenwerking

Een dusdanige relatie met aannemers, zodat - met actieve inbreng vanuit de expertise van de markt en het gezamenlijk lerend vermogen - uitvoeringssnelheid en kwaliteit geborgd en verbeterd worden. Bijkomend doel is de toepassing van innovatie om de snelheid te bevorderen. Marktpartijen worden uitgedaagd hier aan mee te werken.

1.5 Organisatie

Team P&I werkt als een IPM-team. De door aannemers gerealiseerde opdrachten worden door meerdere contractmanagers beheerd.

1.6 Aanbestedingsprocedure

De aanbestedingsprocedure die het projectteam voornemens is te doorlopen, is een Niet-openbare Europese procedure.

1.7 Planning

De beoogde start van de aanbesteding zal plaats vinden in Q3 2020.
De beoogde gunning van de aanbesteding zal plaatsvinden in Q1 2021.

Meer informatie over de aanbesteding en de daarbij behorende planning volgt op TenderNed.

2 Contact

Correspondentie over deze toekomstige aanbesteding is uitsluitend mogelijk via de berichtenmodule van TenderNed.